

JAPAN PATENT OFFICE

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

Date of Application: March 26, 2003

Application Number: Patent Application No. 2003-084783
[ST.10/C]: [JP2003-084783]

Applicant(s): KEIHIN CORPORATION
HONDA MOTOR CO., LTD.

March 15, 2004

Commissioner,
Japan Patent Office

Yasuo Imai

Certificate No. 2004-3020519

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日
Date of Application: 2003年 3月26日

出願番号
Application Number: 特願2003-084783
[ST. 10/C]: [JP2003-084783]

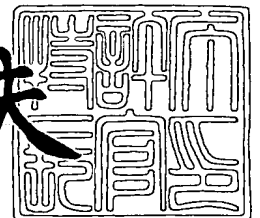
出願人
Applicant(s): 株式会社ケーヒン
本田技研工業株式会社



2004年 3月15日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今井康夫



出証番号 出証特2004-3020519

【書類名】 特許願

【整理番号】 JP2002-051

【提出日】 平成15年 3月26日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 B60K 5/12
F16F 13/26

【発明の名称】 能動型防振支持装置

【請求項の数】 1

【発明者】

 【住所又は居所】 宮城県角田市角田字流 1 9 7 - 1 株式会社ケーヒン
 角田開発センター内

 【氏名】 金 裕純

【発明者】

 【住所又は居所】 宮城県角田市角田字流 1 9 7 - 1 株式会社ケーヒン
 角田開発センター内

 【氏名】 金子 友彦

【発明者】

 【住所又は居所】 埼玉県和光市中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研
 究所内

 【氏名】 根本 浩臣

【発明者】

 【住所又は居所】 埼玉県和光市中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研
 究所内

 【氏名】 上 博昭

【発明者】

 【住所又は居所】 埼玉県和光市中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研
 究所内

 【氏名】 三笠 哲雄

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研究所内

【氏名】 飯沼 健

【特許出願人】

【識別番号】 000141901

【氏名又は名称】 株式会社 ケーヒン

【代表者】 加藤 憲太郎

【特許出願人】

【識別番号】 000005326

【住所又は居所】 東京都港区南青山二丁目 1 番 1 号

【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社

【代表者】 吉野 浩行

【代理人】

【識別番号】 100071870

【弁理士】

【氏名又は名称】 落合 健

【選任した代理人】

【識別番号】 100097618

【弁理士】

【氏名又は名称】 仁木 一明

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 003001

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 能動型防振支持装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 支持系（C，F）に振動体（E）を弾性的に支持する弾性体（14）と、この弾性体（14）により画成されて液体を封入される液室（24）と、この液室（24）の容積を変化させる可動部材（20）と、この可動部材（20）を駆動するアクチュエータ（31）とからなり、そのアクチュエータ（31）が、支持系（C，F）に支持される固定コア（33）と、前記可動部材（20）に連結されてこの固定コア（33）に円錐筒状のエアギャップ（g）を介して対置される可動コア（53）と、これら固定及び可動コア（33，53）間に電磁吸引力を発生させるコイル（39）とを備えて電磁式に構成される能動型防振支持装置において、

前記可動部材（20）に、前記可動コア（53）を軸方向に相対移動可能に貫通して該可動コア（53）の前記固定コア（33）側端面を支承する連結手段（55，56）を結合し、この連結手段（55，56）の支承部に向かって前記可動コア（53）を付勢するセットばね（57）を前記可動部材（20）及び可動コア（53）間に縮設し、前記可動コア（53）が固定コア（33）側への移動限に達した後でも、前記可動部材（20）が前記セットばね（57）を圧縮しながら前記固定コア（33）側へ移動することを可能にし、前記セットばね（57）の所定量以上の圧縮変形を規制すべく、前記可動コア（53）の前記移動限への到達後の前記可動部材（20）の移動量を制限するストッパ手段（61）を備えたことを特徴とする能動型防振支持装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、支持系に振動体を弾性的に支持する弾性体と、この弾性体により画成されて液体を封入される液室と、この液室の容積を変化させる可動部材と、この可動部材を駆動するアクチュエータとからなり、そのアクチュエータが、支持系に支持される固定コアと、前記可動部材に連結されてこの固定コアに円錐筒状

のエアギャップを介して対置される可動コアと、これら固定及び可動コア間に電磁吸引力を発生させるコイルとを備えて電磁式に構成される能動型防振支持装置の改良に関する。

【0002】

【従来の技術】

かゝる能動型防振支持装置は、例えば下記特許文献1に開示されているように、既に知られている。

【0003】

【特許文献1】

特開2001-1765号公報

【0004】

【発明が解決しようとする課題】

かゝる能動型防振支持装置のアクチュエータでは、固定コア及び可動コア間に円錐筒状のエアギャップを画成することにより、比較的大きい推力とストロークをもって可動部材を駆動することができるが、固定コア及び可動コアの吸引面も円錐状をなしているから、可動部材が液室の過大圧力を受けて、可動コアの吸引面が固定コアの吸引面に強く当接した場合には、楔作用により、両コアに大きな負荷が加わることになり、好ましくない。

【0005】

本発明は、かゝる点に鑑みてなされたもので、可動部材が過大圧力を受けた場合でも、両コアに過大な負荷が作用することを防ぐようにして、両コアの耐久性を確保し得る前記能動型防振支持装置を提供することを目的とする。

【0006】

【課題を解決するための手段】

上記目的を達成するために、本発明は、支持系に振動体を弾性的に支持する弾性体と、この弾性体により画成されて液体を封入される液室と、この液室の容積を変化させる可動部材と、この可動部材を駆動するアクチュエータとからなり、そのアクチュエータが、支持系に支持される固定コアと、前記可動部材に連結されてこの固定コアに円錐筒状のエアギャップを介して対置される可動コアと、こ

れら固定及び可動コア間に電磁吸引力を発生させるコイルとを備えて電磁式に構成される能動型防振支持装置において、前記可動部材に、前記可動コアを軸方向に相対移動可能に貫通して該可動コアの前記固定コア側端面を支承する連結手段を結合し、この連結手段の支承部に向かって前記可動コアを付勢するセットばねを前記可動部材及び可動コア間に縮設し、前記可動コアが固定コア側への移動限に達した後でも、前記可動部材が前記セットばねを圧縮しながら前記固定コア側へ移動することを可能にし、前記セットばねの所定量以上の圧縮変形を規制すべく、前記可動コアの前記移動限への到達後の前記可動部材の移動量を制限するストッパ手段を備えたことを特徴とする。

【0007】

尚、前記支持系は、後述する本発明の実施例中のケーシングC及び車体フレームFに対応し、また前記振動体はエンジンEに、前記弾性体は第1弾性体14に、前記連結手段は連結ボルト55及び調節ナット56に、前記ストッパ手段は栓体61にそれぞれ対応する。

【0008】

上記特徴によれば、可動部材が液室の過大圧力を受けて、可動コアが固定コア側への移動限に達した場合には、セットばねが圧縮変形して、連結手段の支承部が可動コアから離れ、可動部材の固定コア側への更なる移動が許容される。したがって可動部材の過大な荷重をセットばねに吸収させて、固定コア及び可動コアへの過負荷の作用を防ぎ、それらの耐久性を確保することができる。

【0009】

また可動コアの前記移動限への到達後の可動部材の移動量は、ストッパ手段により制限されるので、セットばねの過度の荷重増加を抑え、固定コア及び可動コアに対する過負荷の増加を防ぐことができる。

【0010】

【発明の実施の形態】

本発明の実施の形態を、添付図面に示す本発明の好適な実施例に基づいて以下に説明する。

【0011】

図 1 は本発明の第 1 実施例に係る能動型防振支持装置の縦断面図、図 2 は図 1 の 2-2 線断面図、図 3 は図 1 の 3-3 線断面図、図 4 は図 1 の 4 部拡大図、図 5 は図 4 の 5 矢視図、図 6 は図 4 の 6 矢視図、図 7 は図 4 中の調節ナットの斜視図、図 8 は同調節ナット、連結ボルト及びロックスクリューの分解側面図の縦断面図、図 9 は本発明の第 2 実施例を示す、図 4 との対応図である。

【0012】

先ず、図 1 ～図 4 に示す本発明の第 1 実施例について説明する。図 1 において、能動型防振支持装置 M は、自動車においてエンジン E を車体フレーム F に弾性的に支持すべく、それらの間に介装される。

【0013】

能動型防振支持装置 M は、軸線 L に関して実質的に軸対称な構造を有するもので、エンジン E に結合される板状の取り付けブラケット 11 と、この取り付けブラケット 11 に溶接される内筒 12 と、この内筒 12 の外周に同軸に配置される外筒 13 と、これら内筒 12 及び外筒 13 の相対向する円錐面に加硫接着される厚肉のゴム等からなる第 1 弾性体 14 とを備えており、この第 1 弾性体 14 の下方には、互いに上下に並んで一体化された第 1 オリフィス形成部材 15、第 2 オリフィス形成部材 16 及び第 3 オリフィス形成部材 17 が配置される。

【0014】

第 1 オリフィス形成部材 15 は円板状をなしていて、その中央に開口部 15b を有する。第 2 オリフィス形成部材 16 は、上面を開放した樋状断面を有して環状をなしていて、その開放上面が第 1 オリフィス形成部材 15 で閉鎖されるように、第 1 オリフィス形成部材 15 に一体に接合される。また第 3 オリフィス形成部材 17 も、上面を開放した樋状断面を有して環状をなしていて、その開放上面が第 2 オリフィス形成部材 16 で閉鎖されるように、第 2 オリフィス形成部材 16 に一体に接合される。第 1 及び第 2 オリフィス形成部材 15、16 の外周部は互いに重ねられて一体化され、前記外筒 13 の下部に連設された環状のかしめ固定部 13a に固定される。

【0015】

第 3 オリフィス形成部材 17 の内周面には、ゴム等からなる環状の第 2 弾性体

18の外周面が加硫接着され、この第2弾性体18の内周面に、軸線L上に配置されて下面を開放した第1キャップ部材19が加硫接着される。この第1キャップ部材19には、第2キャップ部材23及び可動部材20が順次圧入により固着される。第2キャップ部材23は、その下端部を第1キャップ部材19の下方へ突出させており、この突出部の外周面に、第2弾性体18の下方に配置されるダイヤフラム22の内周端部が加硫接着される。このダイヤフラム22の外周にはリング部材21が加硫接着されており、このリング部材21は前記かしめ固定部13aに、前記第1及び第2オリフィス形成部材15、16の外周部と共に固定される。上記第2弾性体18及びダイヤフラム22の撓みにより可動部材20は第1及び第2キャップ部材19、23と共に上下動が可能である。

【0016】

而して、第1弾性体14及び第2弾性体18間には、液体を封入される第1液室24が画成され、また第2弾性体18及びダイヤフラム22間には、同じく液体を封入される第2液室25が画成される。これら第1及び第2液室24、25は、第1～第3オリフィス形成部材15～17により形成される上部オリフィス26及び下部オリフィス27を介して相互に連通される。

【0017】

上部オリフィス26は、第1及び第2オリフィス形成部材15、16間にその一周弱に亙り画成されるもので（図2参照）、この上部オリフィス26の両端壁を構成する隔壁26aが第1及び第2オリフィス形成部材15、16間に溶接される。そして上部オリフィス26は、隔壁26aの一側で第1オリフィス形成部材15の通孔15aを介して第1液室24に連通され、また隔壁26aの他側で第2オリフィス形成部材16の通孔16aを介して下部オリフィス27に連通される。

【0018】

下部オリフィス27は、第2及び第3オリフィス形成部材16、17間にその一周弱に亙り画成されるもので（図3参照）、この下部オリフィス27の両端壁を構成する隔壁27aが第1及び第2オリフィス形成部材15、16間に溶接される。そして上部オリフィス26は、隔壁27aの一側で前記通孔16aを介し

て上部オリフィス 26 に連通され、また隔壁 27a の他側で第 3 オリフィス形成部材 17 の通孔 17a を介して第 2 液室 25 に連通される。以上により、第 1 及び第 2 液室 24、25 間は、互いに直列に接続された上部及び下部オリフィス 26、27 を介して連通される。

【0019】

前記かしめ固定部 13a には、さらに、筒状ブラケット 28 が固定され、これを車体フレーム F に固着することにより、能動型防振支持装置 M は車体フレーム F に取り付けられる。この筒状ブラケット 28 及び前記外筒 13 により能動型防振支持装置 M の支持ケーシング C が構成される。

【0020】

上記筒状ブラケット 28 にはアクチュエータ支持部材 30 が固着され、前記可動部材 20 を駆動する電磁式アクチュエータ 31 がこのアクチュエータ支持部材 30 により支持される。

【0021】

図 4 において、アクチュエータ 31 は、上面を開放した磁性体からなる有底円筒状のハウジング 32 を備え、その上端に形成されたフランジ 32a がアクチュエータ支持部材 30 に固着される。ハウジング 32 は磁性体であって、その内部には、固定コア 33、コイル組立体 34 及び上部ヨーク 35 が順次取り付けられる。固定コア 33 は、その上部に吸引面 33a を持ち、下面に位置決め軸 33b を突出させ、また外周に段付き鐐状の下部ヨーク 36 を形成しており、その下部ヨーク 36 をハウジング 32 の底壁 32b に密着させて、位置決め軸 33b が該底壁 32b の位置決め孔 37 に圧入される。こうして固定コア 33 はハウジング 32 に固着される。

【0022】

コイル組立体 34 は、固定コア 33 の外周に配置される合成樹脂製のボビン 38 と、このボビン 38 に巻装されるコイル 39 とを備える。そのボビン 38 の下部フランジの外周には下方に突出する小支柱 38a が突設され、この小支柱 38a の成形時、これにカプラ端子 40 の基端部がインサート結合される。小支柱 38a には、コイル 39 の引き出し線 39a が巻き付けられ、その先端がカプラ端

子 40 に半田付けや電気溶接等により接続される。

【0023】

引き出し線 39a のカプラ端子 40 への接続後、上記コイル 39 をボビン 38 に封止すべく、ボビン 38 の上下両端面からコイル 39 の外周面にかけて密着する円筒状のコイルカバー 41 が合成樹脂により射出成形される。その際、このコイルカバー 41 には、前記カプラ端子 40 を保持して該カバー 41 の半径方向外方に突出するカプラ 42 と、前記小支柱 38a 引き出し線 39a を包んで該カバー 41 の下端面に突出する突出部 42a とが一体に形成される。このカプラ 42 は、ハウジング 32 の底壁 32b から周壁にかけて設けられた開口部 43 を通してハウジング 32 外に露出するように配置され（図 5 及び図 6 参照）、また前記突出部 42a は、ハウジング 32 の底壁 32b に隣接するように開口部 43 内に配置される。

【0024】

コイル組立体 34 の上端面、特にコイルカバー 41 の上端面には環状のシール部材 45 が装着される。またコイル組立体 34 の下端面、特にボビン 38 及びコイルカバー 41 の下端面には、固定コア 33 を囲繞して同心状に並ぶ複数のシール凸条 46、46 が一体に形成され、その下端面と、前記下部ヨーク 36 の薄肉外周部 36a との間に弾性板 47 が介装される。この弾性板 47 は、NBR やシリコンゴム等の弾性材料で成形される。

【0025】

前記上部ヨーク 35 は、コイル組立体 34 を下部ヨーク 36 に向かって押圧、保持すべくハウジング 32 の内周面に圧入により固着される。これに伴ない前記シール部材 41 及び弾性板 47 が圧縮されることで、コイル組立体 34 は上部ヨーク 35 及び下部ヨーク 36 間で弾性的にガタ無く支持され、コイル組立体 34 の耐震性及びコイル 39 の防水性が向上する。特に、ボビン 38 及びコイルカバー 41 の下端面のシール凸条 46、46 は弾性板 47 の上面に食い込んで弾性板 47 との間のシールをより確実にするので、万一、外部から開口部 43 に浸入した雨水や洗浄水等がハウジング 32 の底部に溜まった場合、コイルカバー 41 とコイル 39 及びボビン 38 との密着不良があっても、コイル 39 側への浸水は勿

論，ボビン 38 の内周側への浸水をも確実に防ぐことができる。

【0026】

上部ヨーク 35 の，ボビン 38 内周に配置される円筒部 35 a の内周面には薄肉円筒状の軸受部材 50 が摺動可能に嵌合される。この軸受部材 50 の上端には半径方向内方に向く内向きフランジ 50 a が，またその下端には半径方向外方を向き外向き外向きフランジ 50 b がそれぞれ一体に形成されており，その外向きフランジ 50 b は，環状の弾性板 51 を介して下部ヨーク 36 の厚肉内周部 36 b に重ねられ，この外向きフランジ 50 b 及び固定コア 33 との間に，コイルばねからなるセットばね 52 が縮設され，これによって軸受部材 50 は下部ヨーク 36 上に弾性的に保持され，その防振が図られる。

【0027】

また上記弾性板 51 は，可動コア 53 の固定コア 33 側への下降時，両コア 33，53 の衝合を回避すべく可動コア 53 の下端を緩衝的に受け止めて，その下降限を規定する，可動コア 53 の下降ストッパを兼ねている。

【0028】

上記軸受部材 50 には，固定コア 33 の吸引面 33 a にエアギャップ g を介して対向させる吸引面 53 a を持った可動コア 53 が摺動自在に嵌装されており，この可動コア 53 の中心部に開口する比較的大径の透孔 54 を緩く貫通する連結ボルト 55 の上端が前記可動部材 20 に螺着され，該連結ボルト 55 の下端部には，可動コア 53 の，透孔 54 周囲の下端面を支承する調節ナット 56 が螺合され，その際，可動コア 53 を該調節ナット 56 による支承位置に保持するセットばね 57 が可動部材 20 及び可動コア 53 間に縮設される。こうして可動コア 53 は，可動部材 20 と一体化した連結ボルト 55 に螺合される調節ナット 56 と，セットばね 57 とで弾性的に挟持される。調節ナット 56 の，可動コア 53 に圧接する上端面には，前記透孔 54 に連通する半径方向の通気溝 58 が形成されていて，可動コア 53 の昇降時，その上下の空間での空気の流通をスムーズに行わせるようになっている。

【0029】

而して，連結ボルト 55 に対する調節ナット 56 の螺合位置を進退させれば，

セットばね 57 との協働により、可動コア 53 の上下位置、即ち可動コア 53 及び固定コア 33 の吸引面 33a、53a 間のエアギャップ g を調節することができる。調節ナット 56 の調節位置は、調節ナット 56 に下方から螺合、緊締されてロックスクリュー 59 により固定される。

【0030】

図 7 及び図 8 に示すように、連結ボルト 55 のねじ部は通常の右ねじになっているのに対して、ロックスクリュー 59 のねじ部は左ねじが形成されており、したがって調節ナット 56 を工具により所定の調節位置に保持した状態で、別の工具によりロックスクリュー 59 を締め込めば、ロックスクリュー 59 のトルクが摩擦により連結ボルト 55 に伝達し、連結ボルト 55 をロックスクリュー 59 側に引き込むようになるため、調節ナット 56 の調節位置でのロックを確実に行うことができる。

【0031】

固定コア 33 の中心部には、調節ナット 56 の出入りを可能にする調節作業孔 60 が設けられ、この調節作業孔 60 に挿入される工具により上記ロックスクリュー 59 や調節ナット 56 を操作し得るようになっている。この調節作業孔 60 は、ねじ孔 60a と、このねじ孔 60a の下端に環状の肩部 60b を介して連なる、ねじ孔 60a より大径の嵌合孔 60c とからなっている。一方、この調節作業孔 60 を閉鎖する栓体 61 は上端を開放した有底円筒形をなすもので、調節ナット 56 を受け入れながらねじ孔 60a に螺合されるねじ筒 61a と、嵌合孔 60c に嵌合される鏝部 61b と、底部 61c とを有しており、その鏝部 61b の外周に、嵌合孔 60c の内周面に密接するシール部材 64 が装着される。底部 61c の下面には多角形の工具係合用突起 62 が形成されている。

【0032】

而して、嵌合孔 60c に嵌合した鏝部 61b が肩部 60b に当接するまで、ねじ筒 61a をねじ孔 60a に螺合、緊締することにより、栓体 61 により調節作業孔 60 を水密に閉鎖することができる。

【0033】

この栓体 61 の底部 61c 上面には弾性板 63 が接合され、この弾性板 63 を

介して該底部 6 1 c が調節ナット 5 6 の下端を緩衝的に受け止めて可動部材 2 0 の下降限を規定するようになっている。但し、調節ナット 5 6 が栓体 6 1 の底部 6 1 c に当接するときは、可動部材 2 0 の下降により可動コア 5 3 が前述の下降限に達した後、可動部材 2 0 がセットばね 5 7 を圧縮しながら更に下降した場合である。

【0 0 3 4】

前記軸受部材 5 0 内において、固定コア 3 3 及び可動コア 5 3 の相対向する吸引面 3 3 a, 5 3 a は、その間に円錐筒状のエアギャップ g を画成するように、何れも円錐面に形成されて、可動コア 5 3 の吸引面 5 3 a が固定コア 3 3 の吸引面 3 3 a を圍繞するように配置される。これによって軸受部材 5 0 内の比較的小径の固定コア 3 3 及び可動コア 5 3 においても、比較的大なる吸引力と、可動コア 5 3 の比較的長いストロークを得ることができる。

【0 0 3 5】

しかも可動コア 5 3 の吸引面 5 3 a は、該コア 5 3 の内周面側に形成されることになるから、可動コア 5 3 の、軸受部材 5 0 による支持スパンを、その吸引面 5 3 a に関係なく充分長く確保し得、可動コア 5 3 の安定した昇降を保証することができる。この場合、可動コア 5 3 の外周面にテフロン等の低摩擦材層を形成することは、可動コア 5 3 のより安定したスムーズな昇降を得る上で有効である。

【0 0 3 6】

上記セットばね 5 7 はコイルばねからなるもので、連結ボルト 5 5 の基部の大径部 5 5 a に嵌合することで、連結ボルト 5 5 と同心に配置される。またこのセットばね 5 7 と可動コア 5 3 との間には、可動コア 5 3 の摩耗を防ぐべく鋼板製で環状のばね座 6 5 が介装される。このばね座 6 5 は、その内周縁部及び外周縁部からセットばね 5 7 の内周面及び外周面に沿って起立する内外同心の位置決め筒部 6 6, 6 7 を有しており、外側の位置決め筒部 6 7 は、内側の位置決め筒部 6 6 より長く形成される。これら位置決め筒部 6 6, 6 7 間へのセットばね 5 7 の挿入を容易にすべく、位置決め筒部 6 6, 6 7 の上端部にファンネル部 6 6 a, 6 7 a が形成される。またこのばね座 6 5 及び可動コア 5 3 の相対向する当接

面の少なくとも一方には、テフロン等の低摩擦材層が形成され、ばね座 65 の可動コア 53 に対する摺動性が良好にしてある。

【0037】

再び図 1 において、アクチュエータ 31 のコイル 39 には、カプラ 42 を介して電子制御ユニット U が接続され、この電子制御ユニット U には、エンジン回転数を検出する回転数センサ S a、能動型防振支持装置 M に入力される荷重を検出する荷重センサ S b、並びにエンジン E に作用する加速度を検出する加速度センサ S c の各検出信号が入力される。

【0038】

次に、この実施例の作用について説明する。

【0039】

能動型防振支持装置 M のアクチュエータ 31 が非作動状態にあるときは、上部及び下部オリフィス 26、27 を介して相互に連通する第 1 及び第 2 液室 24、25 は同圧力に保たれるが、可動部材 20 に結合した第 1 キャップ部材 19 の第 1 液室 24 での受圧面積は、第 2 液室 25 での受圧面積より大であるから、その面積差に第 1 液室 24 の圧力を乗じた下向きの荷重が可動部材 20 に作用し、その荷重と、それに対する第 2 弾性体 18 の反発力とが釣り合ったところで、可動部材 20 が停止していて、固定コア 33 及び可動コア 53 の吸着面 33 a、53 a 間に所定の初期エアギャップ g を形成している。

【0040】

而して、自動車の走行中、エンジン E に低周波数のシェーク振動が発生したとき、エンジン E から入力される荷重で第 1 弾性体 14 が変形して第 1 液室 24 の容積が変化すると、上部及び下部オリフィス 26、27 を介して相互に連通した第 1 及び第 2 液室 24、25 間で液体の行き来が生ずる。第 1 液室 24 の容積が拡大、縮小すると、それに応じて第 2 液室 25 の容積が縮小、拡大するが、この第 2 液室 25 の容積変化はダイヤフラム 22 の弾性変形により吸収される。このとき、上部及び下部オリフィス 26、27 の形状及び寸法、並びに第 1 弾性体 14 のばね定数は、前記シェーク振動の周波数領域で高ばね定数及び高減衰力を示すように設定されているため、エンジン E から車体フレーム F に伝達される振動

を効果的に低減することができる。

【0 0 4 1】

このようなエンジン E の低周波数のシェーク振動域では、アクチュエータ 3 1 は非作動状態に保たれる。

【0 0 4 2】

エンジン E が、上記シェーク振動よりも周波数の高い振動、即ちエンジン E のアイドルリンク時に発生するアイドル振動やこもり音振動が発生した場合、第 1 及び第 2 液室 2 4、2 5 間を接続する上部及び下部オリフィス 2 6、2 7 内の液体スティック状態になって防振機能を発揮し得なり、このようなときに、アクチュエータ 3 1 を駆動して防振機能を発揮させるのである。

【0 0 4 3】

即ち、電子制御ユニット U が、エンジン回転数センサ S a、荷重センサ S b 及び加速度センサ S c 等から入力される検出信号に基づいてアクチュエータ 3 1 のコイル 3 9 への通電を制御する。具体的には、振動によってエンジン E が下方に偏倚し、第 1 弾性体 1 4 の下方への変形により第 1 液室 2 4 の容積が減少して、その液圧が上昇するときには、コイル 3 9 を励磁して、可動コア 5 3 を固定コア 3 3 側に吸引する。その結果、可動コア 5 3 は第 2 弾性体 1 8 を変形させつゝ、下降して、第 1 液室 2 4 の容積を拡大させることで、該室 2 4 の圧力の上昇を抑制することができ、結局、能動型防振支持装置 M はエンジン E から車体フレーム F への下向き荷重の伝達を防止する能動的な支持力を発生する。

【0 0 4 4】

上記と反対に、エンジン E が上方に偏倚して第 1 液室 2 4 の容積が拡大し、該室 2 4 の圧力が上昇するときには、コイル 3 9 を消磁して、可動コア 5 3 を解放する。その結果、可動コア 5 3 は第 2 弾性体 1 8 の反発力により上昇して、第 1 液室 2 4 の容積を縮小させることで、該室 2 4 の圧力の低下を抑制することができ、結局、能動型防振支持装置 M はエンジン E から車体フレーム F への上向き荷重の伝達を防止する能動的な支持力を発生する。

【0 0 4 5】

このような作動中、エンジン E から第 1 弾性体 1 4 への下向き荷重の過度な増

大に伴ない、第1液室24の圧力が急増し、可動部材20に過度な下向き荷重が加わった場合には、可動部材20は、先ず、可動コア53をその下降限まで、即ち、該コア53の下端面を下部ヨーク36の厚肉内周部36b上の弾性板51に当接させるまで下降させ、その後は、セットばね57が圧縮変形して、調節ナット56が可動コア53の下面から離することにより、可動部材20の固定コア33側への更なる移動が許容される。したがって可動部材20の過大な荷重をセットばね57に吸収させて、固定コア33及び可動コア53相互の接触と、可動コア53及び弾性板51への過負荷の作用とを防ぎ、それらの耐久性を確保することができる。

【0046】

そして、もし、可動コア53が下降限に達した後、可動部材20の下降が所定量に達すると、調節ナット56が固定コア33に固着された栓体61の底部61cに弾性板63を介して当接し、セットばね57の過度の荷重増加を抑え、固定コア33及び可動コア53に対する過負荷の増加を防ぐことができる。

【0047】

ところで、アクチュエータ31の非作動状態における固定コア33及び可動コア33、53の吸引面33a、53a間の初期エアギャップgは、能動型防振支持装置Mにおける可動部材20の推力及び変位に関する特性を左右するものであるが、第2弾性体18の取り付け部から可動コア53に至る各部の集積製作誤差により、該初期エアギャップgが許容範囲に収まっていないことがあるが、そのようなときには、前述のように、連結ボルト55に対する調節ナット56の螺合位置を進退させることにより、該初期エアギャップgを適正に容易に調整することができる。したがって、コイル39の励磁により、可動部材20に所定の推力及び変位を高精度で付与することが可能となり、能動型防振支持装置Mの性能向上を図ることができる。

【0048】

また調節ナット56を操作して、固定コア33及び可動コア33、53間の初期エアギャップgの異なる複数種の能動型防振支持装置Mを用意すれば、複数の車種に対応した特性も持つ能動型防振支持装置Mを容易に得ることができ、コス

トの低減に寄与し得る。

【 0 0 4 9 】

しかも上記調節ナット 5 6 は、ハウジング 3 2 外に開口する固定コア 3 3 の調節作業孔 6 0 から行われるので、能動型防振支持装置 M の組立完了後、各部の組立誤差に関係なく、前記初期エアギャップ g を正確に行うことができる。

【 0 0 5 0 】

また固定コア 3 3 は調節作業孔 6 0 を有することで中空となるも、それと一体の位置決め軸 3 3 b がハウジング 3 2 の底壁 3 2 b の位置決め孔 3 7 に圧入され、またフランジ状の下部ヨーク 3 6 が該底壁 3 2 b に密着することにより、固定コア 3 3 は強固に補強されることになり、可動コア 5 3 から当接衝撃を受けても十分に耐えることができ、のみならず位置ずれを起こすことがない。しかも上記下部ヨーク 3 6 は、ハウジング 3 2 及び上部ヨーク 3 5 と協働してコイル組立体 3 4 周りの磁路を効果的に増加させるので、固定及び可動コア 3 3、5 3 間の吸引力の増大を図ることができる。

【 0 0 5 1 】

一方、可動コア 5 3 の上昇限は、その上端が前記軸受部材 5 0 の内向きフランジ 5 0 a に当接することにより規定される。可動コア 5 3 が内向きフランジ 5 0 a に衝撃的に当接した場合には、その衝撃力は軸受部材 5 0 及び外向きフランジ 5 0 b を介してセットばね 5 2 に伝達され、その弾性により吸収されるので、セットばね 5 2 は、可動コア 5 3 及び軸受部材 5 0 を衝撃力から保護する衝撃吸収部材を兼ねることになる。

【 0 0 5 2 】

可動コア 5 3 は、セットばね 5 7 により調節ナット 5 6 に弾性的に保持され、しかも可動コア 5 3 の透孔 5 4 内面と連結ボルト 5 5 との間には十分な遊びが設けられているから、可動コア 5 3 及び連結ボルト 5 5 は相対的に首振り可能であり、したがって能動型防振支持装置 M の作動中、可動部材 2 0 に傾き方向の荷重が加わったときでも、連結ボルト 5 5 の首振りにより、可動コア 5 3 の傾きを防いで軸受部材 5 0 との良好な摺動関係を維持することができる。この場合、連結ボルト 5 5 の首振りに伴ない、セットばね 5 7 が多少とも横方向に移動するが、

このセットばね 5 7 と可動コア 5 3 間には、セットばね 5 7 の下端部を保持するばね座 6 5 が介在しており、しかもばね座 6 5 及び可動コア 5 3 の当接面には低摩擦材層が形成されているので、セットばね 5 7 に伴ないばね座 6 5 が可動コア 5 3 の上面をスムーズに滑ることになり、可動コア 5 3 からの摩耗粉の発生を効果的に抑えることができる。したがって、その摩耗粉に起因したトラブル、例えばその摩耗粉が軸受部材 5 0 及び可動コア 5 3 の摺動部に侵入して可動コア 5 3 の動きを阻害することを未然に防ぐことができる。

【 0 0 5 3 】

軸受部材 5 0 は、その下端の外向きフランジ 5 0 b と上部ヨーク 3 5 との間にセットばね 5 2 を縮設するという、極めて簡単な構造により下部ヨーク 3 6 上の定位置に取り付けられるので、その取り付けには高精度を必要とせず、コストの低減を図ることができる。しかも上記セットばね 5 2 は、軸受部材 5 0 の外周側に配置されることになるから、このセットばね 5 2 と、これが圧接する部分との間で摩耗粉が発生しても、その摩耗粉の軸受部材 5 0 内への侵入を防ぐことができ、特に、外向きフランジ 5 0 b と下部ヨーク 3 6 間にはそれらに密着する弾性板 5 1 が介在しているから、上記摩耗粉の軸受部材 5 0 内への侵入を弾性板 5 1 により確実に防ぐことができ、軸受部材 5 0 は可動コア 5 3 に対する良好なガイド性を長期に亘り発揮することができる。

【 0 0 5 4 】

また上記セットばね 5 2 の反発力は、ハウジング 3 2 に連なる上部ヨーク 3 5 に支承され、可動コア 5 3 には作用しないから、上記セットばね 5 2 の反発力による固定及び可動コア 3 3、5 3 間の有効吸引力のロスを防ぎ、可動コア 5 3 の出力性能を向上を図ることができる。

【 0 0 5 5 】

コイル組立体 3 4 においては、コイル 3 9 をボビン 3 8 に封止するようにコイル 3 9 及びボビン 3 8 の外周面に密着するコイルカバー 4 1 が成形されるので、コイル 3 9 の防水性を高めることができる。しかもコイルカバー 4 1 には、カップラ端子 4 0 を保持して半径方向外方へ突出するカップラ 4 2 を一体に形成したので、コイル 3 9 に接続するリード線もカップラを支持するカップラホルダも不要となり

、部品点数及び組立工数が削減され、コストの低減を図ることができる。

【0056】

またボビン38の一端面には、カプラ端子40の基端部をインサート結合する小支柱38aが一体に形成され、この小支柱38aには、カプラ端子40に接続される、コイル39の引き出し線39aが巻き付けられ、その後、小支柱38a及び引き出し線39aを包んでコイルカバー41の下端面から突出する突出部42aがカプラ42と共にコイルカバー41に一体に形成されるので、コイル39の引き出し線39aを小支柱38aに巻き付けることにより、引き出し線39aの弛みを確実に防ぎつゝ、コイルカバー41、カプラ42及び突出部42aの成形を行うことができる。

【0057】

さらにカプラ42を、ハウジング32の周壁から底壁32bにかけて設けられた開口部43を通して外部に露出させるとき、前記突出部42aは、前記底壁32bに隣接するように開口部43に配置されるので、前記突出部42aの収容スペースをハウジング32に設ける必要もなく、また突出部42aがハウジング32外面の張り出すこともなく、これによりアクチュエータ31のコンパクト化を図ることができる。

【0058】

次に、図9に示す本発明の第2実施例について説明する。

【0059】

この第2実施例は、固定コア33の調節作業孔60の閉鎖構造において前実施例と相違する。即ち、調節作業孔60は、ねじを持たない単純な貫通孔60aの下端に環状肩部60bを介して大径の嵌合孔60cを連ねて構成され、嵌合孔60cの内周面には環状係止溝58が設けられる。一方、栓体61は、前実施例の栓体61からねじ筒61aを切除したものに相当するものである。嵌合孔60cには栓体61の鍔部61bがシール部材64を介して嵌合されると共に、この鍔部61bと嵌合孔60c上端の肩部60bとの間にウェーブワッシャ等の弾性部材72が介装される。そして栓体61により弾性部材72を圧縮した状態で栓体61の下面を支承する止環71が係止溝58に係合される。

【0060】

上記構成によれば、栓体 61 は、前実施例の栓体 61 のねじ筒 61a を持たない分、小型化が可能となり、また調節作業孔 60 への装着に際しては、栓体 61 を回転させずに済むので、シール部材 64 の耐久性を保持する上で有利である。

【0061】

その他の構成は、前実施例と同様であるから、図 9 中、前実施例との対応部分には同一の参照符号を付して、その説明を省略する。

【0062】

本発明は上記実施例に限定されるものではなく、その要旨を逸脱しない範囲で種々の設計変更が可能である。例えば、上記実施例では、可動部材 20 及び連結ボルト 55 は、それぞれ別体に構成したものを螺着して一体化したが、両者 20、55 を同一素材により一体に構成することもできる。また固定コア 33 の位置決め軸 33b とハウジング 32 の底壁 32b の位置決め孔 37 との嵌合部を、圧入に代えて、溶接により固定することもできる。

【0063】**【発明の効果】**

以上のように本発明によれば、支持系に振動体を弾性的に支持する弾性体と、この弾性体により画成されて液体を封入される液室と、この液室の容積を変化させる可動部材と、この可動部材を駆動するアクチュエータとからなり、そのアクチュエータが、支持系に支持される固定コアと、前記可動部材に連結されてこの固定コアに円錐筒状のエアギャップを介して対置される可動コアと、これら固定及び可動コア間に電磁吸引力を発生させるコイルとを備えて電磁式に構成される能動型防振支持装置において、前記可動部材に、前記可動コアを軸方向に相対移動可能に貫通して該可動コアの前記固定コア側端面を支承する連結手段を結合し、この連結手段の支承部に向かって前記可動コアを付勢するセットばねを前記可動部材及び可動コア間に縮設し、前記可動コアが固定コア側への移動限に達した後でも、前記可動部材が前記セットばねを圧縮しながら前記固定コア側へ移動することを可能にし、前記セットばねの所定量以上の圧縮変形を規制すべく、前記可動コアの前記移動限への到達後の前記可動部材の移動量を制限するストッパ手

段を備えたので、可動部材が液室の過大圧力を受けて、可動コアが固定コア側への移動限に達した場合には、セットばねが圧縮変形して、連結手段の支承部が可動コアから離れ、可動部材の固定コア側への更なる移動が許容され、したがって可動部材の過大な荷重をセットばねに吸収させて、固定コア及び可動コアへの過負荷の作用を防ぎ、それらの耐久性を確保することができる。また可動コアの前記移動限への到達後の可動部材の移動量は、ストッパ手段により制限されることで、セットばねの過度の荷重増加を抑え、固定コア及び可動コアに対する過負荷の増加を防ぐことができる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】

本発明の第 1 実施例に係る能動型防振支持装置の縦断面図

【図 2】

図 1 の 2-2 線断面図

【図 3】

図 1 の 3-3 線断面図

【図 4】

図 1 の要部拡大図

【図 5】

図 4 の 5 矢視図

【図 6】

図 4 の 6 矢視図

【図 7】

図 4 中の調節ナットの斜視図

【図 8】

同調節ナット、連結ボルト及びロックスクリューの分解側面図

【図 9】

本発明の第 2 実施例を示す、図 4 との対応図

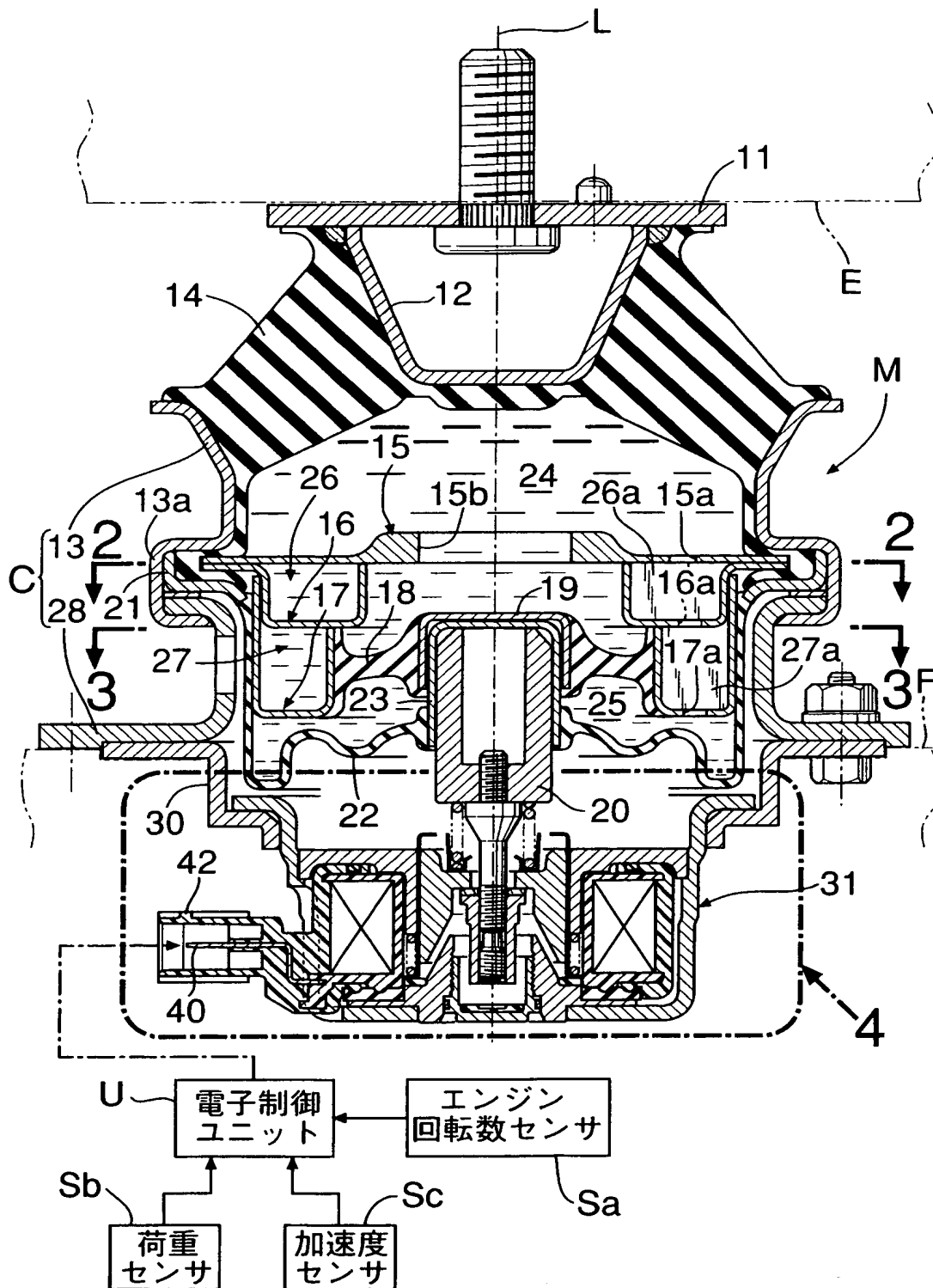
【符号の説明】

g エアギャップ

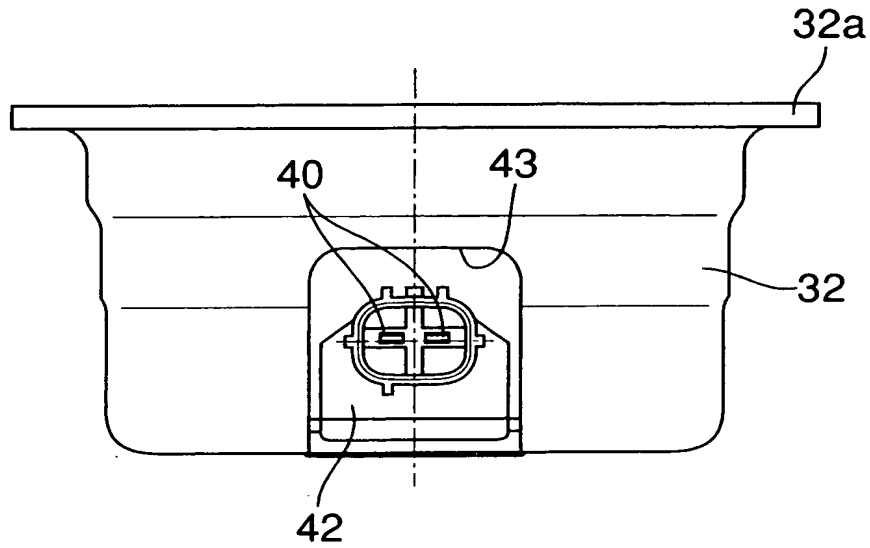
C, F . . . 支持系 (支持ケーシング, 車体フレーム)
E 振動体 (エンジン)
M 能動型防振支持装置
1 4 弾性体 (第 1 弾性体)
2 0 可動部材
2 4 液室 (第 1 液室)
3 1 アクチュエータ
3 3 固定コア
5 3 可動コア
5 5, 5 6 . . . 連結手段 (連結ボルト, 調節ナット)
5 7 セットばね
6 1 ストップ手段 (栓体)

【書類名】

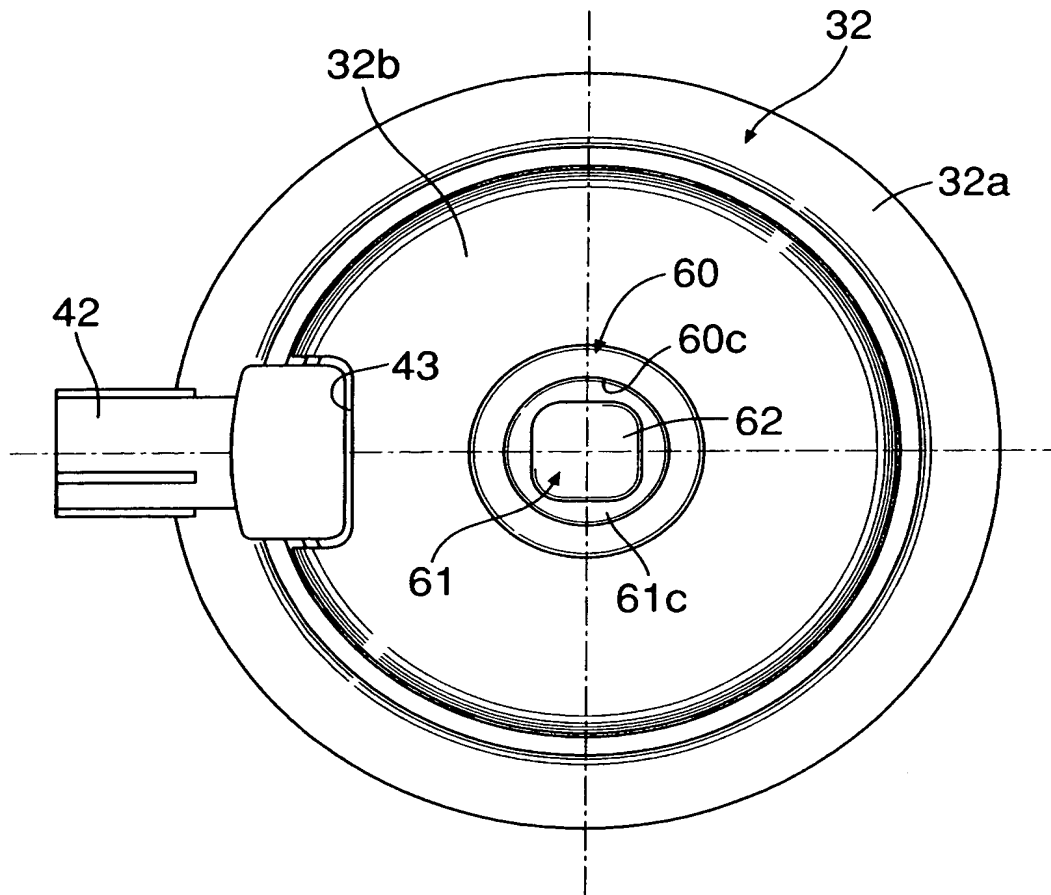
【図 1】



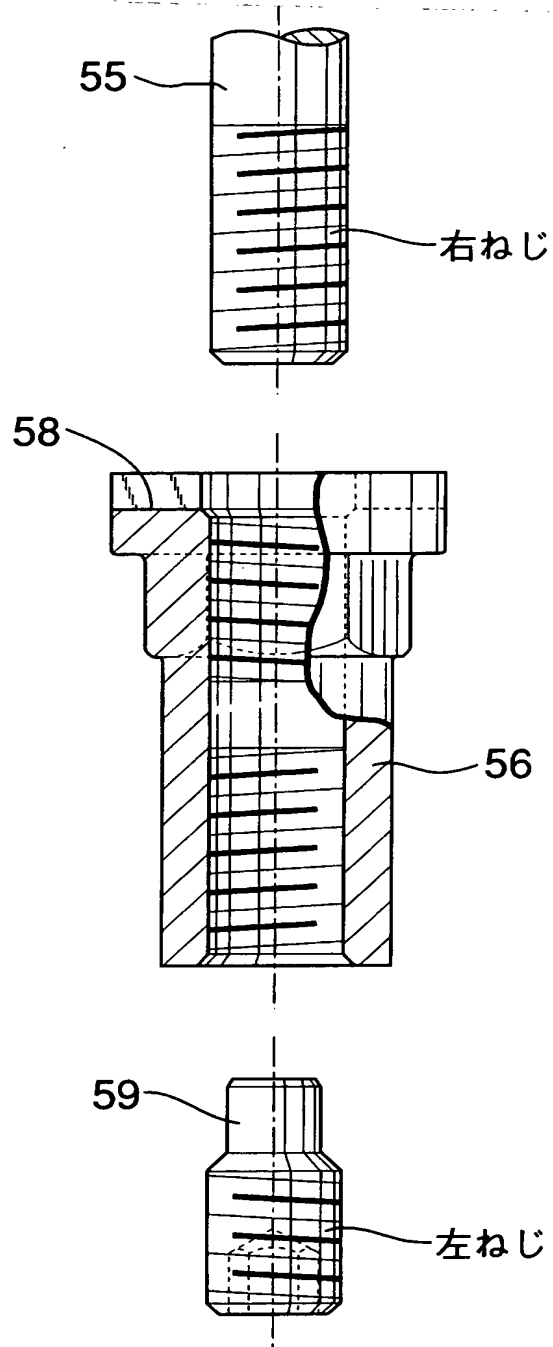
【図 5】



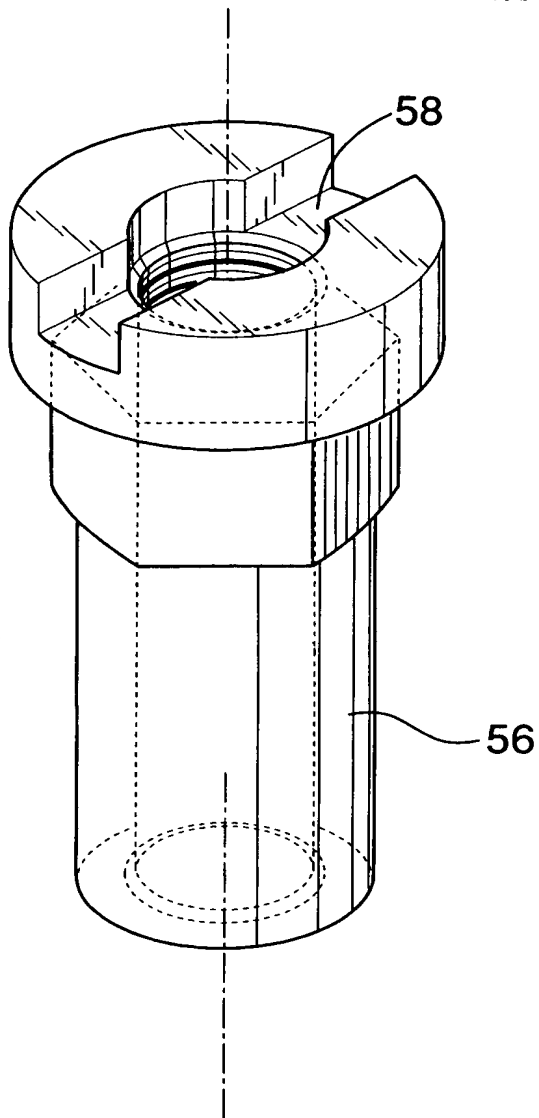
【図 6】



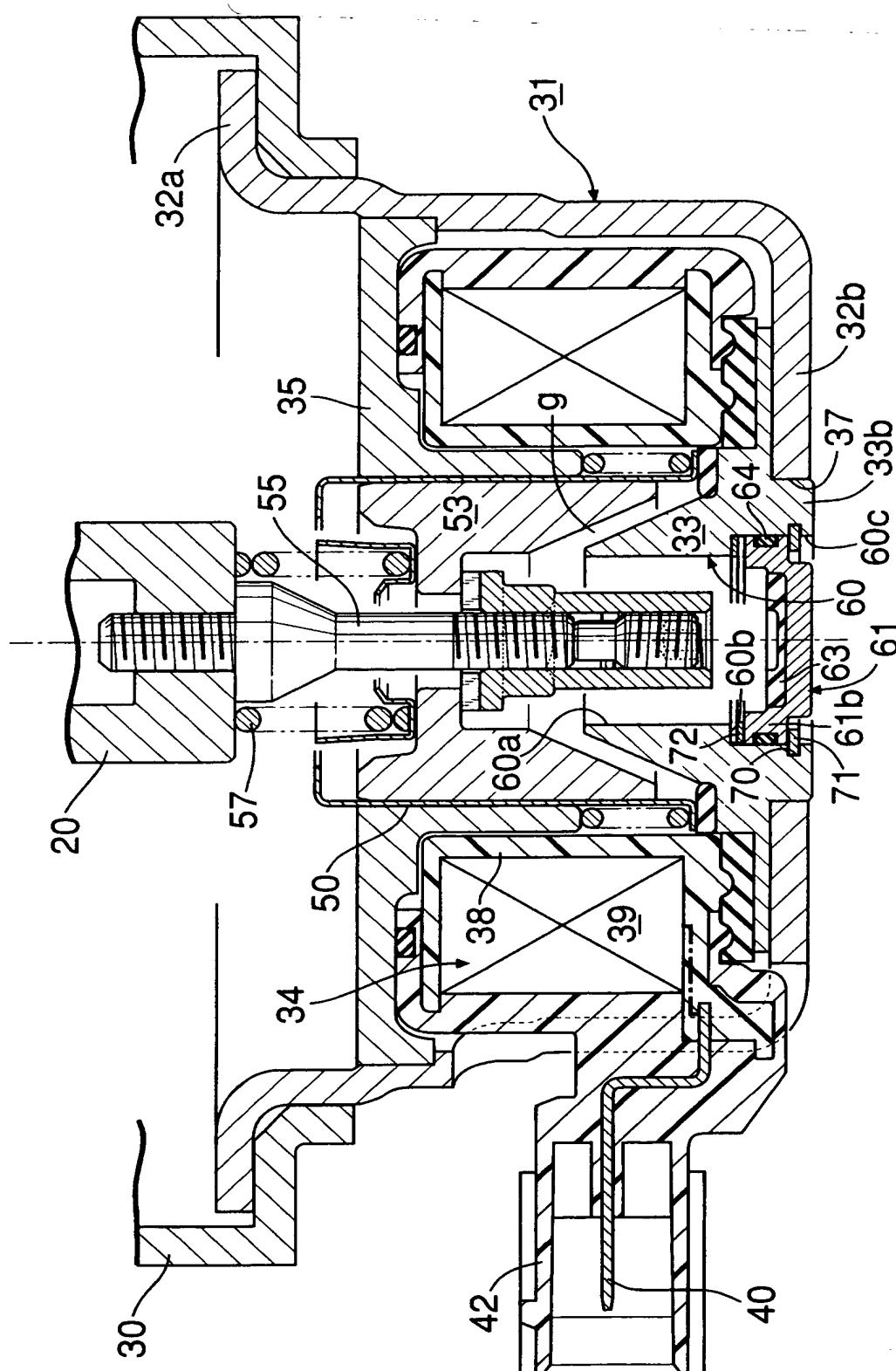
【図 7】



【図 8】



【図 9】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 能動型防振支持装置において、可動コアが可動部材から過大圧力を受けた場合でも、両コアに過大な負荷が作用することを防ぐ。

【解決手段】 振動体Eを弾性的に支持する弾性体14と、弾性体14により画成される液室24と、この液室24の容積を変化させる可動部材20と、可動部材20を駆動する電磁式アクチュエータ31とからなる能動型防振支持装置において、アクチュエータ31の可動コア53を貫通して可動コア53の下端面を支承する連結手段55、56を可動部材20に結合し、連結手段55、56の支承部に向かって可動コア53を付勢するセットばね57を可動部材20及び可動コア53間に縮設し、可動コア53が固定コア33側への移動限に達した後でも、可動部材20がセットばね57を圧縮しながら固定コア33側へ移動することを可能にし、可動部材20のその後の移動量をストッパ手段61により制限する。

【選択図】 図4

特願 2 0 0 3 - 0 8 4 7 8 3

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号 [0 0 0 1 4 1 9 0 1]

1. 変更年月日	2 0 0 2 年 9 月 1 7 日
[変更理由]	住所変更
住 所	東京都新宿区西新宿一丁目 2 6 番 2 号
氏 名	株式会社ケーヒン

特願 2 0 0 3 - 0 8 4 7 8 3

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 0 0 5 3 2 6]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 9 月 6 日

[変更理由]

新規登録

住 所

東京都港区南青山二丁目 1 番 1 号

氏 名

本田技研工業株式会社